Serie III, Vol. III. Udine, lunedì 2 febbraio 1880. Num. 5.

BULLETTINO
DELLA
ASSOCIAZIONE AGRARIA FRIULANA

Il *Bullettino* esce in Udine ogni lunedì. Reca gli atti ufficiali della Società. Viene inviato franco a tutti i Soci che hanno versato la tassa annua prescritta dallo statuto, ai Comuni e agli altri corpi morali contribuenti in favore dell'istituzione. Chi non fa parte della Società può tuttavia riceverne franco il *Bullettino* pagando antecipatamente per un anno lire dieci. I manoscritti sono da dirigersi alla sede della Società (Udine, palazzo Bartolini), ove si ricevono pure i pagamenti. Per maggior comodo dei Soci, i pagamenti potranno anche esser fatti al Negozio Seitz (Mercatovecchio).

LA POSSIDENZA
E LE NUOVE COSTRUZIONI FERROVIARIE.

Sotto questo stesso titolo, nel n. 3 del *Bullettino*, trattando delle nuove costruzioni ferroviarie, e più specialmente dell'influenza che questo nuovo fatto avrebbe esercitato sulla economia della possidenza in Italia e segnatamente in Friuli, si tentò di dimostrare che, fino a tanto che non venga radicalmente modificato l'attuale ingiusto sistema d'imposizione, fino a che, mediante una più equa ripartizione dei tributi, ogni classe di cittadini sia chiamata a concorrere nella misura che le spetta agli oneri del pubblico servizio, non era opportuno il pensare alla costruzione di quelle ferrovie, che, considerate quali imprese, non promettessero una conveniente retribuzione del capitale impiegato.

Il chiedere ciò non sembrava esagerata pretesa, imperocchè stando le cose come attualmente, anche limitando per ora la costruzione alle sole linee cui si potesse riconoscere il preaccennato carattere, non per questo l'intervento delle Provincie e dei Comuni potrebbe dirsi scevro da ogni rischio. Sussisterebbe sempre il pericolo che i fatti non fossero per corrispondere alle più prudenti previsioni; nè ciò è poca cosa, se si rivolge la mente a tante grandiose recenti imprese, le quali, iniziate sotto i più brillanti auspicii, non procurarono ai capitalisti che amare delusioni, — e se si pensa che tutte si presentarono al pubblico appoggiate ai più tranquillanti calcoli e preventivi, condizione essenziale per determinare l'affluenza dei capitalii

Di più, l'azione moderatrice della possidenza non sarebbe neanche in assoluta opposizione all' interesse generale, in quanto che le ferrovie che offrono subito una conveniente retribuzione del capitale impiegato, sono appunto quelle chiamate a dar soddisfazione a bisogni già esistenti, senza di che mancherebbe la possibilità del reddito. Queste presentano naturalmente la maggiore urgenza e realizzano contemporaneamente anche la maggior copia di vantaggi economici, ed è quindi, anche sotto tale aspetto, ragionevole che ad esse sia accordata la prelazione nell'ordine della costruzione.

Abbiamo appoggiato il nostro asserto non solo alla circostanza che, in caso di perdita, la possidenza è sola chiamata a farne le spese, ma eziandio all'altra, che, cioè, le ferrovie giovano maggiormente all'industria manifatturiera che non all'agraria.

A tale proposito ci venne osservato, che, senza le ferrovie, mancherebbe all'agricoltura una delle principali risorse, che è quella della vendita dei nostri bestiami alle altri parti d'Italia. Come osservazione d'ordine generale, è giustissima; perde però ogni importanza se viene concretamente applicata alle nostre speciali condizioni. Non bisogna infatti dimenticare essere la nostra Provincia già attraversata da una linea principale che ci congiunge col resto d'Italia e col mondo civile, e che, nel riguardo di un maggiore smercio di animali, incalcolabili per la loro esiguità sarebbero i vantaggi fruiti dall'agricoltura per effetto delle progettate scorciatoie. Per esempio, la linea Casarsa-Portogruaro abbrevierebbe di 20 chilometri la distanza fra Udine e Mestre. Ora, colle attuali tariffe, un bue paga 5 centesimi, ed un vagone completo, che può contenere otto animali, è tassato di cent. 30 per chilometro. Per effetto quindi di questa scorciatoia, nel trasporto di un bove, si risparmierebbero 75 centesimi o tutt'al più 1 lira, e questa somma non è certo quella che determinerà la convenienza della speculazione di esportare dal Friuli gli animali bovini.

Si rilevò questo dettaglio soltanto per provare, con un esempio, che le considerazioni generali perdono ogni valore allorchè non corrispondono nella pratica loro applicazione.

È compito abbastanza facile il dimostrare con motivi generali l'utilità economica d'una qualsiasi ferrovia, poichè è sempre facile lo spaziare nel vasto campo dell'astratto.

Sarebbe anzi più arduo il dimostrarne, su questo terreno, la sconvenienza, non essendo ormai chi non riconosca nella perfezionata viabilità un potente fattore di produzione e di progresso. Le difficoltà incominciano quando s'imprende a serrare d'appresso la questione e si discende dall'astratto al concreto, come convien fare per studiare una ferrovia dal punto di vista *finanziario*.

Le difficoltà aumentano ancora quando si tratta di abbandonare un modo negativo di dimostrazione per uno positivo.

In altri termini, è molto più ovvio provare che una linea non sarà finanziariamente produttiva, di quello che sia il provare il suo tornaconto. L'esistenza di una sola, ma importante, condizione di fatto basta talvolta a risolvere il quesito negativamente; nel mentre, per concludere alla sua produttività, bisogna valutare un complesso di cause che a vicenda possono distruggersi e delle quali una sola trascurata può variare i termini della questione.

Tre sono le linee in discussione che particolarmente interessano la nostra Provincia, e ciascheduna di esse conta validi campioni e non manca di oppositori. Esse sono: la congiunzione da Gemona a Casarsa, il proseguimento di questa fino a Portogruaro, ed il completamento della Pontebbana fino al mare. Fanno invero capolino anche altre linee, vale a dire un tronco che da Portogruaro passando per Latisana si unisca ad un punto presso Palma della Udine-Nogaro; un'altro braccio che, staccandosi da quest'ultima, si diriga per Monfalcone a Trieste, e per ultimo la congiunzione di Udine con Cividale. Le prime due non rivestono il carattere di attualità, perchè la loro costruzione dipende in parte dalla esistenza della Udine-Nogaro. Del tronco per Cividale sarebbe intempestivo occuparsi, essendo il progetto relativo tuttora allo stato di embrione. Conviene adunque limitare le nostre brevi indagini alle tre linee principali sopra ricordate, e — *á tout seigneur tout honneur* — incominciamo dalla linea Gemona-Casarsa, siccome quella che occupa il primo posto nei riguardi della spesa. Anche nella tabella *C* allegata alla nuova legge, questo tronco si tenne separato dall'altro Casarsa-Portogruaro, poichè, quantunque si completino a vicenda, pure l'uno potrebbe egualmente esistere senza dell'altro. Esso avrebbe la lunghezza di 45 chilometri e nella tabella succitata il costo ne è valutato in 4 milioni di lire. A quale progetto si appoggi veramente quella cifra non lo si sa. Certo, nel suo apprezzamento, anche sommario, deve essere incorso un grossolano errore, imperocchè sia notorio che da studi praticati recentemente da persona competentissima, per incarico di una potente impresa costruttrice, risulta il costo effettivo nel triplo della somma preventivata. Non meno di 12 milioni costerebbe quella linea, nè questa somma può destar sorpresa a chi conosca la natura in gran parte accidentata del terreno e si rifletta che il solo ponte sul Tagliamento assorbirebbe 1 $^1/_2$ milione di lire.

Lo scopo cui si tende con questa linea consiste nell'abbreviare la distanza fra il nuovo valico Alpino e Venezia, affinchè questa sia messa in grado di sostenere vittoriosamente la concorrenza di Trieste nel traffico colle provincie occidentali del vicino Impero Austro-Ungarico. Lo scopo è certo lodevole; ma se malgrado l'abbreviata distanza, esso non si potesse conseguire, mancherebbe per ciò solo il principale motivo dell'esistenza della strada. Se questo scopo non si potesse raggiungere, se la linea dovesse unicamente riposare sulle risorse locali del territorio che attraversa, non è a dubitare che, visto il forte costo e le spese d'esercizio, che la natura della strada renderebbe gravosissime, essa, considerata come affare, darebbe risultati non solo infelici, ma disastrosi.

Troviamo l'esatta risposta a questo quesito nella petizione del 30 aprile 1879 presentata al Parlamento dalla Commissione ferroviaria provinciale. In essa, con mirabile chiarezza, è dimostrato che, sebbene la scorciatoia in parola diminuirebbe di 39 chilometri l'attuale distanza fra

Venezia e Pontebba, pure questa abbreviazione non sarebbe sufficiente nemmeno a creare una parità di condizione con Trieste, la quale resterebbe sempre più vicina di 17 chilometri al valico Alpino. L'esperienza c'insegna come, mediante tariffe differenziali, si arrivi ad imprimere al traffico artificialmente la voluta direzione non solo a parità di distanza fra due luoghi, ma si arrivi anzi a paralizzare l'effetto di rilevanti differenze chilometriche. È mai adunque possibile di nutrire ragionevolmente l'illusione che, date le suaccennate condizioni di fatto, il movimento commerciale possa dirigersi verso Venezia, avuto particolarmente riflesso alla circostanza che la linea per arrivare alla sua meta naturale, che è la fertile vallata del Danubio, si svolge nella più gran parte del suo percorso nello Stato austriaco, che avrà sempre il massimo interesse di favorire il porto di Trieste? Questa condizione di cose si aggrava ora maggiormente dacchè l'esercizio della Rodolfiana, che pure, entro i limiti delle sue forze, combatteva le potenti influenze della Südbahn, passò nelle mani del Governo austriaco.

Noi ci troviamo adunque, evidentemente, di fronte ad uno di quei fatti importanti che risolvono negativamente il quesito sull'utilità *finanziaria* della linea Gemona-Casarsa senz'uopo di inoltrarci per ciò in una selva di cifre.

Secondo alle nostre indagini si presenta il tronco Casarsa-Portogruaro. La tabella C allegata alla legge, attribuisce a quest'ultimo una lunghezza di 29 chilometri col costo di lire 3,375,000. Altro errore madornale, però in senso inverso del superiormente avvertito, poichè il percorso di questo tratto è di soli 21 chilometri, e persone competenti si accordano nel valutarne la spesa al disotto dei 2 milioni. Chi possieda qualche cognizione delle relative condizioni topografiche riconoscerà a prima vista che la spesa come sopra preventivata, si avvicina molto alla verità, e che, pei pochi manufatti necessari e per la natura piana del terreno, questa strada appartiene a quelle di costo moderato.

Ma, malgrado quest'ultima importantissima e favorevole circostanza, si può forse seriamente ritenere che il capitale impiegatovi costituirà una conveniente investita? Anche qui ci si presenta un fatto che serve a semplificare straordinariamente la soluzione del quesito.

Abbiamo già accennato in precedenza come, in occasione della discussione della nuova legge, il Ministro Baccarini abbia presentato alla Camera un prospetto oltremodo interessante, nel quale si trovano elencati i tronchi ferroviari del regno divisi in tre categorie, e cioè: ferrovie che danno un utile superiore al 4 per cento del capitale impiegato, ferrovie il cui reddito netto è inferiore al 4 per cento, e finalmente quelle per le quali il prodotto lordo non copre le spese d'esercizio. Fra le seconde, ossia fra quelle il cui reddito netto non raggiunge il 4 per cento, abbiamo lo sconforto di veder figurare la nostra linea Cormons-Mestre Ma ciò non è tutto. Per accertare maggiormente questo dato ed averlo meno indeterminato, attinte le necessarie informazioni a fonte autorevolissima, risultò anzi che il prodotto netto non arriva nemmeno al 2 per cento, ed anche questo risultato è più apparente che reale. È notorio che il materiale mobile dell'Alta Italia, per essere rimesso in istato servibile richiede, urgentemente la spesa di parecchi milioni. Ciò significa che ne venne, per eccesso o meglio per falsa economia, trascurata la ordinaria manutenzione. Se annualmente si avesse dispendiata la somma a tal'uopo necessaria, di altrettanto si avrebbe ridotto il reddito netto, che sarebbe perciò risultato sensibilmente inferiore alla suesposta cifra.

Ora, se l'unica linea che attraversa la nostra Provincia, quella linea che presentemente serve a tutto il commercio internazionale ed interprovinciale, nonchè al trasporto di tutti i passeggieri, dà sì magri risultati, come si potrebbe ragionevolmente aspettarne di migliori dalla linea in parola, la quale, pur essendo alquanto più breve, resterà però sempre parallela alla linea esistente, se qualche nuovo fatto non intervenga ad aumentare smisuratamente il traffico e di conseguenza il prodotto?

Ma, pur troppo, codesto nuovo fatto non è in prospettiva, e non lo sarebbe neppure se venisse decretata la costruzione della linea Casarsa-Gemona, essendo anche questa, come abbiamo dimostrato, insufficiente ad attirare a Venezia il traffico colle provincie Austro-Ungariche.

Ammesso quindi anche che si possa economizzare sul costo della strada in confronto della Cormons - Mestre, ed ammesso pure che, in forza della abbreviata distanza, tutto il traffico internazionale prenda quella via, si dovrà sempre sostenere una concorrenza pel movimento provinciale, e questo basterà a paralizzare gli accennati vantaggi, in modo che il reddito netto non sarà probabilmente superiore a quello dell'attuale.

Si obbietterà indubbiamente che per essere la linea breve, di poco costo, per essere compresa nella terza categoria e per l'immancabile partecipazione di Venezia nella spesa, a poche migliaia di lire si risolverebbe in ultima analisi l'aggravio pel nostro erario provinciale.

Badi però la Provincia, oltrecchè alla somma, anche all'importanza della massima. Messo il piede una volta su questa via pericolosa, chi potrebbe prevederne le finali conseguenze e predire dove e quando ci arresteremo?

Ultimo resta ad esaminare il prolungamento della Pontebbana al mare. Per istudiare spassionatamente questa linea e con tutta imparzialità, dobbiamo fare qualche violenza a noi stessi, imperocchè dobbiamo confessare fin d'ora ch'essa gode le nostre personali simpatie. Poche linee ferroviarie rispondono infatti come questa a tanti quesiti di ordine economico generale, e ci dorrebbe assai se i calcoli dei materiali proventi non avessero a corrispondere ai suoi indiscutibili vantaggi economici. Questi ultimi vennero già più volte e con larghezza di vedute messi in luce, da persone competenti, nei giornali, in varie brillanti relazioni della Camera di Commercio, ed ultimamente in modo egregio nella Petizione a tale scopo presentata al Parlamento dalla Commissione ferroviaria provinciale, talchè, sotto questo punto di vista, nulla potressimo soggiungere che non fosse ripetizione, ed a quelli scritti rimandiamo il lettore che s'interessa dell'argomento.

Prima di ritirarci affatto nel campo più modesto delle cifre, osserveremo soltanto che, ove il materiale tornaconto non consigliasse la costruzione di questa linea, si potrebbero considerare come sprecati anche i 29 milioni già esborsati pel valico di Pontebba e gli altri 6 e più milioni che si dovranno di spendiare a liquidazione compiuta.

La questione del tornaconto, nella sua massima semplicità, potrebbe formularsi come segue:

1. Ritenuto il costo della linea in 2 e mezzo milioni, e considerate le particolari condizioni determinate dalla nuova legge sulle ferrovie, quale reddito chilometrico dovrebbe essere accertato, affinchè il capitale impiegato venisse retribuito almeno con un conveniente interesse?

2. Quale movimento di passeggieri e merci sarebbe necessario per produrre il voluto reddito, e quanta probabilità esiste che lo stesso possa verificarsi?

3. La capacità del porto sarebbe essa corrispondente al movimento di merci indispensabile per produrre il reddito stesso?

È facile la risposta al primo quesito. Per bastare al servizio degl'interessi in ragione del 5 per cento e dell'ammortamento del capitale in 75 anni, ossia della quota annua di 0.13 per cento, l'esercizio dovrebbe dare il reddito netto di lire 128,250, ossia lire 4000 per chilometro, in cifra rotonda.

Con ciò poco si è progredito, e resta sempre da conoscere a quanto debba ascendere il prodotto *lordo*, affinchè ne risulti la suesposta cifra dopo detratto il 10 per cento per manutenzione e ripristino del capitale mobile e le spese d'esercizio. La questione venne abbordata con molta abilità dal cav. Kechler nel *Giornale di Udine* del 20 dicembre p. p. e risolta col soccorso delle medie. Premesso un quadro del reddito netto delle diverse linee del regno, l'autore stima di procedere con bastante prudenza, se fra linee che danno un reddito netto di lire 11,000 per chilometro (alta Italia), e quelle che danno invece una perdita di lire 1600 (Sarde), egli si attiene alla media generale, che è di lire 6466 per chilometro e che si potrebbe, a suo avviso, con tutta tranquillità, attribuire alla nostra linea. Il sistema delle medie è, per verità, troppo arbitrario per costituire il più giusto criterio a determinare il reddito di una ferrovia. Su questa base, anche le ferrovie Sarde non dovrebbero dare perdita, dacchè il prodotto medio delle ferrovie ad esse preesistenti presentava pure qualche reddito. Inoltre il sistema delle medie, applicato integralmente, potrebbe, nel caso

concreto, condurci ad una sconfortante conclusione, che però non sarebbe la vera.

Dalla statistica ministeriale la media suaccennata risulta nel seguente modo:

Prodotto lordo medio chilometrico di tutte le ferrovie del regno L. 19,383.00

Media delle spese d'esercizio . . . . „ 12,466.00

Resta il reddito netto di L. 6,466.00

Ma i calcoli sul necessario movimento commerciale, dovrebbero essere istituiti sul reddito lordo, epperò sulle L. 19,383.00

Toltone il 40 per cento prodotto dal movimento passeggieri come risulta dalla media dell'Alta Italia, ossia . . „ 7,753.00

dovrebbero esser prodotte dal movemento delle merci le residue . . . . L. 11,630.00

Questa somma renderebbe necessario un movimento annuale di 166,000 tonnellate, applicando la tariffa delle merci povere di centesimi 7 per chilometro e tonnellata.

Per dar sfogo a siffatto movimento di merci è necessario lo scarico e carico di 2370 barche di piccolo cabotaggio, della portata media di 70 tonnellate, ossia di 7 barche al giorno comprese le feste. A tale supposto movimento è certo insufficiente il porto nelle sue attuali dimensioni; converrebbe adunque aumentarlo; ma in tal caso la questione si complica e si sposta.

Come si vede, il termine che aggrava il calcolo col sistema delle medie è quello delle spese di esercizio, il cui ammontare di circa lire 13 mila è, per verità, troppo forte, nè lo si potrebbe attribuire alla nostra linea, particolarmente per la natura piana del terreno che si avrebbe a percorrere.

Le spese di esercizio sono in parte proporzionali all'intensità del movimento, ma in buona parte o sono costanti o dipendono dalle pendenze più o meno grandi della strada. È una esagerazione il ritenerle in lire 13 mila per la Udine-Nogaro, se in moltissime linee di pianura esse sono sensibilmente inferiori. A cagion d'esempio, nella linea Vicenza-Schio, che ha pure un percorso di 32 chilometri in pianura e quindi presenta una qualche analogia colla nostra, le troviamo ascendere a circa lire 4000 al chilometro.

È vero che la Vicenza-Schio dà il prodotto netto di sole lire 2000 al chilometro, che per noi non sarebbe sufficiente; ma tenuto calcolo dell'aumento proporzionale di quella porzione delle spese di esercizio che sono strettamente collegate all'entità del movimento, questa passività non supererà verosimilmente le lire 6000 al chilometro, per ottenere il prodotto netto di lire 4000.

Fatto il calcolo su questa base, si troverebbe che il prodotto lordo chilometrico per la linea Udine-Nogaro dovrebbe ascendere a . . . . L. 11,111.00

dedotto il 10 per 100 per servizio del materiale mobile in . . . . L. 1,111.00

nonchè le spese di esercizio in . . „ 6,000.00

quindi assieme . . . . „ 7,111.00

resta il reddito netto di . . L. 4,000.00

Calcolando poi il prodotto del movimento passeggieri nel solo 30 per 100, ossia in una misura inferiore a quella di tutte le ferrovie italiane, e ritenuta per le merci la tariffa di centesimi 7 per tonnellata, si trova che sarebbe necessario un movimento di merci di 105,000 tonnellate per completare il supposto reddito lordo di lire 11,111.00 per chilometro.

È forse un' illusione il ritenere che la congiunzione della Pontebbana al mare possa avere per conseguenza un movimento di merci come quello da noi supposto?

Non lo crediamo; imperocchè da un calcolo dettagliato e possibilmente accurato, ma che si limita soltanto ad alcune di quelle merci che alimentano lo scambio attuale fra l'Italia e l'Austria-Ungheria pel tramite di Trieste, e che per ragion di economia dovrebbero esser attratte dalla nuova strada, ci risulta una cifra che di poco si scosta dalla preaccennata, per cui, sotto questo riguardo, non sarebbero giustificate serie apprensioni.

Resta però sempre da risolvere il quesito se il porto sia sufficiente per dare sfogo ad un movimento di merci anche così limitato, non dimenticando che ove non fosse assicurato l'approdo e lo scarico senza perdita di tempo per tutte le merci, se vi potesse esistere su ciò la più lieve incertezza, il commercio, che sa apprezzare il valore del tempo, non preferirebbe

questa via sebbene più economica — ed attendiamo da chi è competente la risposta.

Concludiamo col dichiarare che non abbiamo la pretesa che tutto quanto abbiamo detto, in ispecie su quest'ultima linea, possa essere invulnerabile.

Abbiamo esposta un' opinione personale, collo scopo di animare la discussione su questo terreno, e saremmo soddisfatti se avremo contribuito a renderla ampia ed esauriente, come lo richiede l'importanza dell'argomento, poichè, malgrado tutti gl' indiscutibili vantaggi economici che promette questa linea, allora soltanto si potrà giustificare l'intervento della Provincia e dei Comuni interessati, quando ogni dubbio sul suo reale tornaconto sarà completamente chiarito.

A chi ebbe la pazienza di seguirci fin qui sarà superfluo ripetere che non siamo in massima oppositori d'ogni nuova ferrovia, che anzi (già lo dichiarammo) le riteniamo utili sempre quando, di fronte alla spesa, presentano un complesso di vantaggi economici, per quanto sia impossibile il tradurli in cifre; ma siamo anche convinti che, prima di dar mano a queste ultime, sia indispensabile il provvedere ad una più equa ripartizione dei tributi a sollievo della possidenza, la quale da tanto tempo e con tanta rassegnazione sopporta aggravi superiori alle sue forze, — aggravi che le sono procurati in parte dalla maggior facilità di tassazione ed in parte anche dalla sua stessa longanimità.

F. Braida.

SPESE COMUNALI E PROVINCIALI
A BENEFICIO DELL' AGRICOLTURA

Il r. Prefetto della Provincia ha diretto ai Commissari distrettuali ed ai Sindaci una circolare in data 12 gennaio u. s. nella quale porta a loro notizia che il Ministero di agricoltura desidera conoscere anche per l'anno 1879 le spese che i Comuni e la Provincia incontrarono a beneficio dell'agricoltura.

Le indicazioni che i Commissari ed i Sindaci sono quindi invitati a dare in proposito (curando di non indugiare nel darle oltre il 10 febbraio corrente) devono comprendere i sussidi accordati nei singoli Comuni per l'insegnamento agrario, sia nelle scuole normali, rurali elementari, e agrarie speciali, sia negli istituti tecnici (sezione di agronomia), come pure i sussidi accordati per conferenze agrarie, per promuovere l'allevamento del bestiame, per concorsi regionali e speciali, ed esposizioni agrarie, e per altri scopi che tendano a migliorare direttamente l'agricoltura (sussidi per fondazioni di vivai e piantonai, per opere di irrigazioni e di bonifiche).

Quelle indicazioni devono estendersi inoltre ai sussidi accordati senza destinazione determinata ai Comizi agrari e ad altri istituti.

Le notizie dovranno essere della maggiore esattezza possibile e contenere soltanto i dati relativi alle spese che vanno ad esclusivo vantaggio dell'agricoltura, non comprendendosi per tanto quelle, ad esempio, che fossero fatte per l'acquisto di macchine, di reagenti per la chimica non applicata all'agricoltura, per gabinetti di fisica, ecc. Quanto alle spese per l'insegnamento agrario, ove questo si impartisca insieme ad altri, dovrassi tener conto di quelle soltanto che riguardano l'insegnamento stesso, salvo il caso che le scuole che si sussidiano o si mantengono, sieno pel loro carattere vere scuole agricole. Per l'insegnamento agrario nelle scuole elementari va pur notata solo la maggiore spesa che si sostiene per questo speciale insegnamento.

I signori Commissari e Sindaci sono inoltre invitati a rettificare, ove ne sia il caso, le cifre trasmesse per gli anni 1877 e 1878 circa le spese fatte a pro dell'agricoltura, essendo sorto il dubbio al Ministero d'agricoltura che le somme indicate per tali anni sieno state anche parzialmente erogate a scopi che non sono ad unico ed esclusivo vantaggio dell'agricoltura.

SETE

Nella finiente settimana non ebbimo variazioni nell'andamento degli affari, continuando le transazioni attive con insistenti domande in sete fine, i corsi delle quali avvantaggiarono d'una a due lire. Le trame godono pure di buona domanda, e se anche non aumentarono di prezzo, rimarcasi maggiore accondiscendenza ne' compratori, che concedono facilmente quei limiti che pagavano a stento fino a pochi giorni prima. Questo andamento tranquillo ma fermo indica che la condizione dell'articolo è migliorata intrinsecamente, cioè pel fatto del consumo, ed è buon sintomo pel futuro sostegno de' prezzi. Con ciò non vorremmo illudere incitando a pretese esagerate, chè anzi riputiamo savio consiglio quello di realizzare per buoni incontri ora che siamo pressochè al livello del costo, perchè non sapremmo dove scorgere motivi a sperare su forti aumenti. Non bisogna dimenticare che le condizioni economiche sono tristi, nè si cambiano d'un tratto, ma solo pel fatto di buoni raccolti, di operosità ed economia nelle aziende private ed in quelle pubbliche, ed abbiamo sempre il cancro delle spese militari che ingoiano molti miliardi all'anno all'Europa, i quali sarebbe una vera benedi-

zione di Dio se si potessero spendere in opere civili e proficue.

Relativamente alla pochezza delle esistenze, anche nella provincia nostra ebbero luogo discrete transazioni in gregge che marcano un piccolo miglioramento. Così si vendette qualche partita galetta a lire 18, e corrono trattative per quel poco che rimane ancora in tale articolo. Cascami invariati.

L'odierno listino indica prezzi fatti o realizzabili facilmente.

Udine, 31 gennaio 1880. C. KECHLER.

RASSEGNA CAMPESTRE

Finalmente lo scirocco ha preso il sopravento sugli avversari suoi, che da due mesi ci regalavano i loro favori. Fin dai primi giorni della settimana, benchè essi non avessero ancora dimesso il loro molesto ufficio nell'aria, la neve si scioglieva in terra, e mercoledì il cielo era interamente coperto, ed una piovetta rada e leggera cadde a più riprese, sicchè mostrava di risolversi in pioggia effettiva e abbondante, che sarebbe stata buona per molti rispetti, ma non venne. Ieri mattina, invece, il velo nubiloso che copriva l'orizzonte, era leggero ed andava spazzandosi col favor di una brezza quasi primaverile che spirava da levante. Il sole, più tardi, splendeva limpido e riscaldava in modo, sul meriggio, che, se il tempo si mantenesse così solo per pochi giorni, la neve scomparirebbe affatto e lo sgelo del terreno si farebbe completo. Stamane però il cielo si è offuscato di nuovo.

Intanto gli operai della nostra strada non perdettero tempo: nei due ultimi giorni ben ottanta vi erano impiegati, resistendo nel primo alla minaccia di pioggia che avrebbe sospeso il lavoro, ed incoraggiati ieri dal bel tempo, che ne favoriva la continuazione. Così essi si sono assicurata la polenta che a più d'uno, probabilmente, sarebbe mancata.

Chi vive in città, o chi, abitando in campagna, non vi si dedica espressamente (e non lo fa perchè sarebbe un accumularsi le molestie inesaurabili dei postulanti) raramente discopre le miserie che affliggono la povera gente, specialmente la più onesta e più vergognosa.

Una serie di quesiti formulati dal Comitato ordinatore dell'inchiesta agraria (se ne parla da vari anni; è venuta od è di là da venire?), e mandati ai Sindaci dalla r. Prefettura, riguarda lo stato delle abitazioni dei contadini e più specialmente dei braccianti ed artieri poveri di campagna.

Tali quesiti indussero qui a fare più accurate indagini che prima non si facessero sull'argomento e a darne risposta; che, naturalmente, non poteva risultare a favore della civiltà, della moralità e dell'igiene.

Vi hanno nella nostra Provincia molti grossi villaggi, oltre i capoluoghi di mandamento, (e fra questi anche quello che non è mio) dove la proprietà fondiaria è molto frazionata, dove il piccolo commercio è proprio assai piccolo, e le industrie si limitano ai mestieri più comuni, massime dopo che le filande da seta a vapore hanno fatto scomparire pressochè tutte le piccole filande a fuoco, le quali se non arricchivano sempre l'esercente, portavano però nei piccoli centri un giro di capitali e non indifferenti vantaggi.

Nei villaggi del genere suindicato abbondano invece molte piccole case d'affitto, e molti botteghini d'acquavite. Tutte le colonie che si sfasciano, tutta la gente che viene in servizio nei paesi vicini ed è poscia licenziata, tutti gl'inquilini congedati per insolvenza, tutta la gente insomma che resta in camicia, viene a ricoverarsi in questi villaggi, dove nella buona stagione trova più o men bene da occuparsi, e nel resto dell'anno manda la moglie o i figli a questuare, e si difende partecipando al ben di Dio che viene nelle campagne, perchè ciò che Dio manda è la provvidenza che deve far le spese a tutti.

Dalle indagini fatte sui quesiti dall'inchiesta agraria risulta che qui vi sono da 15 a 20 famiglie composte di marito, moglie e cinque o sei figli, le quali dormono tutti in una sola stanza sopra giacigli che non possono dirsi letti. Passano le notti, non so dire se meglio quelle dell'estate o dell'inverno, in un'atmosfera quale ognuno può immaginare, ed è una fortuna che nel giorno godano l'aria libera della strada.

Le due malattie più funeste della povera gente del contado, la pellagra e la scrofola, menano anche qui i loro guasti. Quanto alla prima, il rimedio sarebbe più facile che facilmente applicabile. Per riguardo alla seconda, qui si è provveduto, l'anno scorso, a mandare un fanciullo scrofoloso all'Ospizio Marino di Venezia, colla spesa di lire 100 a carico del Comune, e circa 35 pel corredo mediante una colletta. Il risultato fu favorevole, quantunque, essendosi sviluppata la difteria nell'Ospizio, i bambini fossero stati mandati fuori sui 40 giorni, invece dei 45 ai quali avevano diritto col contributo delle 100 lire. Ma che? Conveniva aver potuto mandarne non uno, ma una dozzina almeno. Si voleva dare l'esempio a qualche famiglia abbastanza agiata e affetta da quel terribile morbo che diffonde i suoi germi nelle generazioni future. Ma sono prove insufficienti, quando alla mancanza dei mezzi si aggiunge poca fermezza di propositi e poca unanimità di intendimenti nel bene, che sono così difficili a trovarsi.

Fra le tante, le infinite cose a cui bisognerebbe provvedere, è doloroso pensare che, mostrandosi di voler provvedere a tutto, si disputa, anzi si combatte, a chi farà meglio, e non si provvede a niente.

Bertiolo, 30 gennaio 1880. A. DELLA SAVIA.

PREZZI DEI CEREALI E DI ALTRI GENERI DI CONSUMO

venduti sulla piazza di Udine nella settimana dal 26 al 31 gennaio 1880.

		Senza dazio cons. Massimo	Minimo	Dazio consumo
Frumento	per ettol.	26.70	26.40	—.—
Granoturco	»	17 05	16.35	—.—
Segala	»	17.75	17.40	—.—
Avena	»	9.39	9.14	—.—
Saraceno	»	—.—	—.—	—.—
Sorgorosso	»	9,70	9.35	—.—
Miglio	»	—.—	— —	—.—
Mistura	»	—.—	—.—	—.—
Spelta	»	—.—	—.—	—.—
Orzo da pilare	»	—.—	—.—	—.—
» pilato	»	—.—	—.—	—.—
Lenticchie	»	—.—	—.—	—.—
Fagiuoli alpigiani	»	29 33	28.28	—.—
» di pianura	»	23.98	23.38	—.—
Lupini	»	—.—	—.—	—.—
Castagne	»	12.—	12.—	—.—
Riso 1ª qualità	»	44.84	39.84	2.16
» 2ª »	»	35.84	33.84	2.16
Vino di Provincia	»	76.—	60.—	7.50
» di altre provenienze	»	47.—	28.—	7.50
Acquavite	»	90.—	74.—	12.—
Aceto	»	28.—	20.—	7.50
Olio d'oliva 1ª qualità	»	167.80	144.80	7.20
» » 2ª »	»	114.80	104.80	7.20
Ravizzone in seme	»	—.—	—.—	—.—
Olio minerale o petrolio	»	60.23	58.23	6.77
Crusca	per quint.	15 60	14.60	—.40
Fieno	»	6.80	4.80	—.70
Paglia	»	5 60	4.50	—.30
Legna da fuoco forte	»	2.19	2.09	—.26
» » dolce	»	—.—	—.—	—.26
Carbone forte	»	7.40	7.20	—.60
Coke	»	4.—	—.—	—.—
Carne di bue . . a peso vivo	»	75.—	—.—	—.—
» di vacca . »	»	65.—	—.—	—.—
» di vitello . »	»	74.—	—.—	—.—

		Senza dazio cons. Massimo	Minimo	Dazio consumo
Carne di porco a peso vivo	p.quint.	—.—	—.—	—.—
» di vitello q. davanti	per Cg.	1.29	1.09	—.11
» » q. di dietro	»	1.59	1.49	— 11
» di manzo	»	1.59	1.49	—.11
» di vacca	»	1.39	1.29	—.11
» di toro	»	—.—	—.—	—.11
» di pecora	»	1.11	—.—	—.04
» di montone	»	1.11	—.—	—.04
» di castrato	»	1.38	1.28	—.02
» di agnello	»	—.—	—.—	—.—
» di porco fresca	»	1.45	1.25	—.—
Formaggio di vacca duro	»	2.90	—.—	—.10
» » molle	»	2.10	—.—	—.10
» di pecora duro	»	2.90	—.—	—.10
» » molle	»	1.90	—.—	—.—
» lodigiano	»	3.90	3.65	—.10
Burro	»	2 17	2.02	—.08
Lardo fresco senza sale	»	1.38	—.—	—.—
» salato	»	1.78	1.68	—.22
Farina di frumento 1ª qualità	»	—.86	—.78	—.02
» » 2ª »	»	—.58	—.50	—.02
» di granoturco	»	—.29	—.26	—.01
Pane 1ª qualità	»	—.62	—.54	—.02
» 2ª »	»	—.50	—.46	—.02
Paste 1ª »	»	—.86	—.78	—.02
» 2ª »	»	—.58	—.—	—.02
Pomi di terra	»	—.17	—.16	—.—
Candele di sego a stampo	»	1.70	—.—	—.04
» steariche	»	2.45	2.25	—.10
Lino cremonese fino	»	3.60	—.—	—.—
» bresciano	»	2.45	—.—	—.—
Canape pettinato	»	2.10	1.90	—.—
Stoppa	»	1.10	—.90	—.—
Uova	a dozz.	—.96	—.84	—.—
Formelle di scorza	per cento	2.00	—.—	—.—
Miele	»	—.—	—.—	—.—

PREZZO CORRENTE E STAGIONATURA DELLE SETE IN UDINE

Sete e Cascami.

Sete greggie classiche a vapore		da L. 73.—	a L. 79.—
» » classiche a fuoco		» 66 —	» 69.—
» » belle di merito		» 64.—	» 66.—
» » correnti		» 60.—	» 64.—
» » mazzami reali		» 56.—	» 58.—
» » valoppe		» 50.—	» 56.—
Strusa a vapore 1ª qualità		da L. 16.50	a L. 17.25
» a fuoco 1ª qualità		» 15.50	» 16.—
» » 2ª »		» 14.50	» 15.—

Stagionatura

Nella settimana da 26 a 31 gennaio 1880				
Greggie	Colli num.	4	Chilogr.	485
Trame	» »	2	»	160

NOTIZIE DI BORSA

Venezia.

		Rendita italiana da	a	Da 20 franchi da	a	Banconote austr. da	a
Gennaio	26	90.25	90.35	22.57	22.57	241.75	242.25
»	27	90.15	90.25	22.54	22.56	241.50	242.—
»	28	90.20	90.30	22.50	22.52	241 25	241.75
»	29	90.50	90.55	22 50	22.52	241.25	241.75
»	30	90.50	90.55	22.4b	22.50	241.—	241.25
»	31	90.90	91.—	22.41	22.43	239 75	240.50

Trieste.

		Rendita it. in oro da	a	Da 20 fr. in BN. da	a	Argento da	a
Gennaio	26	80.—	—.—	9.33	—.—	117.—	—.—
»	27	79.85	—.—	9.32 1/2	—.—	116.80	—.—
»	28	80.—	—.—	9.35	—.—	117.15	—.—
»	29	80 60	—.—	9.35 1/2	—.—	117.25	—.—
»	30	80.50	—.—	9.35 1/2	—.—	117.25	—.—
»	31	81.25	—.—	9.35	—.—	117.10	—.—

OSSERVAZIONI METEOROLOGICHE — STAZIONE DI UDINE (R. ISTITUTO TECNICO)

Altezza del barometro sul mare metri 116.

Giorno del mese	Età e fase della luna	Pressione barom. Media giornaliera	Temperatura — Term. centigr. ore 9 a.	ore 3 p.	ore 9 p.	massima	media	minima	minima all'aperto	Umidità assoluta ore 9 a.	ore 3 p.	ore 9 p.	Umidità relativa ore 9 a.	ore 3 p.	ore 9 p.	Vento media giorn. Direzione	Velocità chilom.	Pioggia o neve millim.	in ore	Stato del cielo (1) ore 9 a.	ore 3 p.	ore 9 p.
Gennaio 25	15	759.50	-3.0	2.5	-0.8	3.3	-1.42	-5.2	-7.8	1.86	3.11	2.83	49	56	62	N 25 E	2.1	—	—	S	S	S
» 26	16	761 00	1.4	2.9	-0.1	3 7	0.50	-3.0	-4.0	2.71	2.85	2.69	50	50	59	N 74 E	14.	—	—	M	S	S
» 27	L. P	762.07	0.9	2.1	0.4	2.9	0.80	-1.0	-3.7	3.95	3.35	4.45	80	63	94	S 85 E	16.	—	—	C	C	M
» 28	18	764.40	1.2	2.9	2.7	3.5	1.70	-0.6	-1.0	4.09	4.49	4.76	83	80	86	N 75 E	1.7	2.2	5	C	C	C
» 29	19	763.03	5.6	10.2	5.6	11.1	5.72	0.6	0.4	5.14	5.52	4.72	75	60	68	N 39 E	1.4	—	—	M	M	M
» 30	20	762.47	5.9	7.6	5.0	10.3	5.70	1 6	-0.8	4.26	5.09	4.41	59	65	68	N 45 E	1.2	—	—	M	M	M
» 31	21	763,30	3.4	9.6	4.6	10.5	4.80	0.7	-1.8	3.74	2.73	2.76	64	31	44	N 87 E	3.8	—	—	M	M	S

(1) Le lettere C, M, S corrispondono a: cielo *coperto*, *misto*, *sereno*.

G. Clodig.

Udine, Tip. G. Seitz.

Dott. Ferdinando Pagavini, redattore.